

del Banco de España y para que afecte todos los beneficios de las mismas al cumplimiento de una deuda.

Quinto. Que el cumplimiento de tales sentencias se encomienda a la Administración, sin que para ello sea obstáculo que la sentencia no haga sino dar efectividad al cumplimiento de lo estipulado en los contratos originarios del litigio, puesto que el título en que se funda inmediatamente esa entrega que se impone es la sentencia misma, que, como consecuencia de aquellas estipulaciones, que estimó legítimas, ordena el cumplimiento de lo que en ellas se estableció; que, por consiguiente, la sentencia condenó al Patronato de la Fundación Hospital de Nuestra Señora de la Piedad a afectar los beneficios percibidos o por percibir de ciertas acciones inalienables al pago de una determinada cantidad al demandante, no puede menos de apreciarse que condena a dicha Institución benéfica al pago de una cantidad, aunque sea por aplicación estricta del contrato en que la mencionada Institución se obligó a ello y luego no cumplió, y que, por lo tanto, el cumplimiento de tal sentencia corresponde al Ministro de la Gobernación, sobre todo teniendo en cuenta que una parte del pago ha de hacerse con cantidades que la Institución ha venido percibiendo desde el ocho de enero de mil novecientos veintinueve, y ha de suponerse que habrá ido invirtiendo o confundiendo con los otros recursos de su patrimonio.

Sin que sea relevante a este respecto que los bienes debidos sean parte del capital, rentas o rentas rentadas o superdotación de la Institución benéfica, puesto que no se hace distinción alguna a este respecto en el artículo sesenta y seis de la Instrucción de Beneficencia.

Sexto. Que, por todo ello, ha de concluirse que el cumplimiento de la sentencia, cuya ejecución ha dado lugar a esta cuestión de competencia, corresponde al Ministro de la Gobernación, quien deberá acordar la forma de verificar el pago.

De conformidad con lo consultado por el Consejo de Estado y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en resolver la presente cuestión de competencia en favor del Gobernador civil de la provincia de Zamora.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintiocho de junio de mil novecientos cuarenta y siete.

FRANCISCO FRANCO

## MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

**RATIFICACION del Convenio entre el Gobierno español y el Gobierno de la República Argentina relativo a servicios aéreos civiles, firmado en Madrid el 1.º de marzo de 1947.**

FRANCISCO FRANCO BAHAMONDE  
JEFE DEL ESTADO ESPAÑOL,  
GENERALÍSIMO DE LOS EJÉRCITOS NACIONALES

POUR QUANTO el día 1.º de marzo de 1947 el Ministro de Asuntos Exteriores firmó en Madrid, juntamente con los Plenipotenciarios argentinos nombrados en buena y debida forma al efecto, un «Convenio entre el Gobierno español y el Gobierno de la República Argentina relativo a servicios aéreos civiles», estableciendo las normas sobre transporte aéreo comercial entre territorios de ambos países y a través de los mismos, cuyo texto certificado se inserta seguidamente:

Reunidos en Madrid en el Palacio de Santa Cruz a las 13.30 horas del día primero de marzo de mil novecientos cuarenta y siete, de una parte, el Excmo. Sr. D. Alberto Martín Artajo, Ministro de Asuntos Exteriores de España, en nombre y representación de Su Excelencia el Jefe del Estado español y Generalísimo de los Ejércitos Nacionales, D. Francisco Franco Bahamonde; y de la otra, el Excmo. Sr. Dr. Pedro Radio, Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de la República Argentina ante el Gobierno español, y el Ilmo. Señor Doctor Enrique Alberto Domingo Ferreira, Director de Aeronáutica Comercial, en nombre y representación del Excelentísimo Señor General Juan Domingo Perón, Presidente de la Nación Argentina, proceden, una vez cambiadas las respectivas Plenipotencias, que fueron halladas en buena y debida forma, a la firma del siguiente:

### CONVENIO

entre el Gobierno español y el Gobierno de la República Argentina relativo a servicios aéreos civiles

El Gobierno español y el Gobierno de la República Argentina, animados por el deseo de facilitar los transportes aéreos civiles entre los dos países, que permitan afianzar mediante una comunicación rápida los vínculos amistosos y la íntima relación que existe tradicionalmente entre los pueblos español y argentino, y considerando el «Modelo Uniforme de Acuerdo sobre rutas aéreas provisionales» formado en la Recomendación VIII del Acta Final de la Conferencia Internacional de Aviación Civil firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944, así como el artículo 27 del Convenio Comercial y de Pagos hispanoargentino, suscrito en Buenos Aires el 30 de octubre de 1946, el cual declara el solemne compromiso de ambos Gobiernos de promover las referidas comunicaciones aéreas comerciales organizando la explotación de servicios regulares entre ambos países, y después de haber tenido presentes las obligaciones internacionales respectivamente contraídas, han concluido el siguiente Convenio:

#### Artículo I

Cada Alta Parte contratante concede a la otra los derechos especificados en el Anejo a este Convenio, al objeto de establecer las rutas aéreas civiles internacionales y los servicios descritos en dicho Anejo y Planes de rutas (de aquí en adelante llamados «servicios acordados»), pudiendo ser inaugurados estos servicios inmediatamente o en fecha posterior, a voluntad de la Parte contratante a la cual son concedidos los derechos.

#### Artículo II

a) Cada uno de los servicios acordados podrá ser puesto en explotación tan pronto como la Parte contratante a la cual ha sido concedido por el artículo I el derecho de designar una o varias Empresas de navegación aérea para la ruta o rutas especificadas, haya autorizado a una Empresa a explotar dicha ruta, y la Parte contratante que confiera el derecho estará obligada, a reserva de lo dispuesto en el artículo VII del presente Convenio, a otorgar sin demora los permisos pertinentes a la o las Empresas designadas.

b) Antes de ser autorizadas a comenzar los servicios previstos en este Convenio, a la Empresa o Empresas aéreas designadas por una de las Partes contratantes, podrá requerirse para que presenten ante las autoridades aeronáuticas competentes de la otra Parte contratante los justificantes de que están capacitadas para cumplir las condiciones prescritas por las Leyes y Reglamentos normalmente aplicados por estas autoridades a los demás servicios aerocomerciales internacionales regulares.

#### Artículo III

a) Los derechos de explotación que hubieran podido ser concedidos con anterioridad por cualquiera de las Partes contratantes a un tercer Estado o a una Empresa de navegación aérea, quedarán en vigor de conformidad con los términos según los cuales hubiesen sido acordados.

b) Cada Parte contratante queda en libertad para concluir Convenios con otro Estado o Estados limítrofes que otorguen a sus aeronaves ventajosas mayores que las otorgadas por este Convenio y su Anejo, siempre entendido que con ellas no se lesionen los derechos otorgados por este Convenio y su Anejo a la otra Parte contratante.

**Artículo IV**

A fin de evitar las prácticas discriminatorias y asegurar la igualdad de trato, queda convenido:

a) Cada una de las Altas Partes contratantes podrá imponer o permitir que sean impuestas tasas justas y razonables por la utilización de los aeropuertos y otras facilidades, si bien dichas tasas u otras exacciones no deberán ser más elevadas que aquellas que pagarian por la utilización de estos aeropuertos y facilidades los aviones nacionales u otros extranjeros que participen en servicios internacionales similares.

b) Los carburantes y lubricantes a bordo de las aeronaves de una Parte contratante y las piezas de recambio, equipos y material en general que una Parte contratante o sus nacionales introduzcan en el territorio de la otra Parte para el uso exclusivo de las aeronaves o la primera que deban realizar los servicios acordados, recibirán de la segunda un tratamiento no menos favorable que el concedido a las Empresas aéreas nacionales u otras extranjeras, con respecto a derechos de aduanas, tasas de inspección y otros gravámenes nacionales.

c) Las aeronaves de los servicios acordados, los stocks de carburantes, lubricantes, piezas de recambio, equipo normal y provisiones de a bordo que lleven a bordo las aeronaves civiles de las Empresas de navegación aérea de las Partes contratantes, autorizadas para explotar los servicios acordados, estarán exentas, desde la entrada hasta la salida del territorio de la otra Parte contratante, de derechos de aduana, tasas de inspección o gravámenes similares, aun cuando dichas aeronaves los utilicen o consuman en el curso de vuelos efectuados sobre dicho territorio.

d) Las mercancías así exentas no podrán ser desembarcadas sino con el consentimiento de las autoridades aduaneras de la otra Parte contratante. Deberán ser reexportadas y serán guardadas hasta su reexportación bajo el control de dichas autoridades, pero sin que dicho control afecte a su disponibilidad.

**Artículo V**

Los certificados de aeronavegabilidad, los de aptitud y las licencias concedidas o reconocidas, válidas por una de las Partes contratantes, siempre que no estén caducados, serán reconocidos como válidos por la otra Parte contratante, a efectos de explotación de los servicios acordados. No obstante, cada Parte contratante se reserva el derecho, por lo que respecta al sobrevuelo de su propio territorio, de no reconocer como válidos los certificados de aptitud y licencias otorgados a sus propios súbditos por otro Estado.

**Artículo VI**

a) Las Leyes y Reglamentos de una Parte contratante referentes a la entrada, permanencia o salida de su territorio de aeronaves que efectúen navegación aérea internacional, así como los relativos a la explotación, maniobra y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren dentro de los límites del referido territorio, deberán ser observados por las aeronaves de la otra Parte contratante.

b) Las Leyes y Reglamentos de una Parte contratante referentes a la entrada en su territorio, permanencia o salida del mismo por los pasajeros, tripulación, equipajes o mercancías transportadas por las aeronaves, tales como los relativos a la policía, admisión, despacho, migración, pasaportes, aduana y sanidad, deberán ser observados por dichos pasajeros, dicha tripulación y los remitentes de dichas mercancías directamente o por la persona que actúe en su nombre y por su cuenta, a la entrada y salida del territorio de la mencionada Parte contratante o su permanencia dentro de los límites del mismo.

**Artículo VII**

Cada Parte contratante se reserva el derecho de denegar o revocar a una Empresa de la otra Parte la autorización a que se refieren los artículos I y II del presente Convenio; cuando no esté convencida de que la propiedad sustancial y el control efectivo de la misma pertenecen a sus nacionales, así como en el supuesto de que la Empresa designada infrinja las Leyes del Estado sobre el que opera, según lo dispuesto en el artículo VI, o también que no llene las condiciones bajo las cuales son acordados los derechos de conformidad con este Convenio, su Anejo y Planes de rutas.

**Artículo VIII**

Las Partes contratantes podrán sustituir libremente por otras Empresas nacionales a las respectivas Empresas concesionarias de los servicios acordados, avisando previamente a la otra Parte contratante. La Empresa nuevamente designada tendrá todos los derechos y obligaciones de la antigua.

**Artículo IX**

Las infracciones a las disposiciones comprendidas en los Reglamentos internos de los servicios de aeronavegación, que no constituyan delito y fueren cometidas en el territorio de una de las Partes contratantes por el personal de Empresas designadas por la otra Parte, serán comunicadas a las autoridades aeronáuticas competentes de esta última por la Parte en cuyo territorio se cometió la infracción. Si la infracción fuera de carácter grave, dichas autoridades tendrán derecho a solicitar el cese del funcionario o funcionarios de la Empresa designada que haya cometido la infracción. En caso de reincidencia calificada se podrá reclamar la revocación de los derechos acordados a la Empresa concesionaria.

**Artículo X**

Este Convenio, así como todos los contratos con él relacionados, serán registrados en la O. P. A. C. I. (Organización Provisional de Aviación Civil Internacional), creada por el «Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional», firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, o el Organismo que la sustituya con carácter permanente.

**Artículo XI**

Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes contratantes resolverán de común acuerdo, sobre la base de la reciprocidad, toda cuestión referente a la ejecución de este Convenio, su Anejo y Planes de rutas, y se consultarán de tiempo en tiempo a fin de asegurarse que sus principios y finalidades están siendo aplicados y que su ejecución es satisfactoria. Pasados doce meses desde la firma de este Convenio, ambas Partes contratantes se reunirán para resolver si él ha de ser confirmado o modificado.

**Artículo XII**

Si una de las Partes contratantes considera deseable modificar cualquier disposición del Convenio, del Anejo o de los Planes de rutas podrá, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo IX del citado Anejo, pedir una consulta entre las autoridades aeronáuticas de ambas Partes contratantes; tal consulta deberá comenzar dentro de un período de sesenta días, a partir de la fecha de la petición. No obstante, sus recomendaciones, adoptadas de mutuo acuerdo sobre el particular, sólo entrarán en vigor una vez que hayan sido confirmadas por un Protocolo o Canje de Notas diplomáticas.

**Artículo XIII**

En el caso de entrada en vigor de una Convención multilateral de navegación aérea, en la que sean partes ambos Estados contratantes, el presente Convenio está modificado de modo que se ajuste a las estipulaciones de la referida Convención.

**Artículo XIV**

Pasado un período de dos meses, destinado a permitir una consulta entre las Altas Partes contratantes, cada una de ellas podrá notificar a la otra su deseo de poner término a este Convenio. Este aviso deberá ser comunicado simultáneamente a la O. P. A. C. I. o al Organismo que le suceda. El Convenio terminará entonces en la fecha que se indique en la notificación, pero en ningún caso antes de un plazo de doce meses, contados a partir de la fecha de recibo de la notificación por la otra Parte contratante. No obstante, la notificación de cancelación podrá ser retirada de común acuerdo antes de que este plazo expire. En caso de falta de acuse de recibo por la otra Parte contratante, se supondrá que la notificación ha sido recibida dos semanas después de que la O. P. A. C. I. o el Organismo que le suceda haya recibido la dirigida a dicha Entidad.

**Artículo XV**

Las Partes contratantes se comprometen a interponer sus buenos oficios ante los Gobiernos de los países situados a lo

largo de las rutas especificadas en los Planes del Anejo al presente Convenio, con vistas a asegurar el total y efectivo cumplimiento del mismo.

### Artículo XVI

A los fines del presente Convenio, Anejo y Planes de rutas:

1) La expresión «autoridades aeronáuticas» significará, en el caso de la República Argentina, la Secretaría Aeronáutica o el organismo autorizado para ejercer sus funciones, y en el caso de España, el Ministerio del Aire o el organismo autorizado para ejercer sus funciones.

2) La expresión «territorios» significará las superficies terrestres o aguas jurisdiccionales bajo soberanía, dominio, protección o mandato del Estado respectivo.

3) La expresión «empresa aérea designada» significará la Entidad de transporte aéreo que las autoridades aeronáuticas de una de las Partes contratantes hayan designado para prestar servicios en una ruta o rutas especificadas, de conformidad con los artículos I y II de este Convenio y Planes del Anejo, y notificado por escrito a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante.

4) La expresión «necesidades del tráfico» significará la demanda de tráfico en pasajeros, carga y/o correo, entre los dos puntos extremos de una ruta entre los territorios de las dos Partes contratantes, calculado en un tiempo dado.

5) La expresión «capacidad» significará la carga comercial disponible de una aeronave entre el punto de origen y el punto de destino del servicio a que está afectada entre los territorios de las dos Partes contratantes.

6) La expresión «servicio ofrecido» significará la capacidad de las aeronaves utilizadas en tal servicio, multiplicada por la frecuencia con que operen tales aeronaves sobre un período y ruta dados.

7) La expresión «ruptura de carga en un punto de escala dado» significará que más allá de ese punto el tráfico sobre una determinada ruta es servido por la misma Empresa aérea con un aparato diferente de aquel que ha utilizado sobre la misma ruta antes de dicha escala.

8) La expresión «ruta aérea» significará el itinerario fijo seguido por una aeronave que presta un servicio regular para el transporte público de pasajeros, carga y/o correo.

### Artículo XVII

Este Convenio entrará provisionalmente en vigor en la fecha de su firma y definitivamente para ambas Partes tan pronto como ambos Gobiernos efectúen el Canje de ratificaciones.

Hecho en Madrid el primero de marzo de mil novecientos cuarenta y siete, en doble ejemplar de idéntico tenor y autenticidad.

Por el Gobierno español:

**Alberto Martín Artajo**

Por el Gobierno de la República Argentina:

**Pedro Radio. — Enrique A. D. Ferreira**

### ANEJO

entre el Gobierno español y el Gobierno de la República Argentina relativo a servicios aéreos civiles

#### I

El Gobierno de la República Argentina concede al Gobierno español y, recíprocamente, el Gobierno español concede al Gobierno de la República Argentina el derecho de explotar, por intermedio de una o varias Empresas aéreas argentinas y españolas designadas por los respectivos Gobiernos, los servicios aéreos que atraviesen sus territorios o sirvan comercialmente el tráfico entre Argentina y España, sin hacer cabotaje, y que aparecen especificados en los Planes de rutas aéreas adjuntos.

#### II

Con el fin de explotar los servicios aéreos en las rutas especificadas en los Planes de este Anejo, las Empresas aéreas designadas por una Parte contratante gozarán en el territorio de la otra Parte contratante de los derechos de tránsito (Primera Libertad reconocida en la Conferencia de Chicago de 1944) y de efectuar escalas técnicas en los aeropuertos habilitados por cada país para tráfico internacional (Segunda Libertad), así como los derechos de embarcar y desembarcar tráfico internacional de pasajeros, mercancías y correo procedente de

España o Argentina (Tercera y Cuarta Libertad), en las condiciones establecidas en este Anejo.

#### III

A los fines de un regular ordenamiento de estos servicios, las Partes contratantes acuerdan:

a) El servicio ofrecido por las Empresas aéreas de ambas Partes contratantes deberá tener como objeto esencial proveer una capacidad correspondiente con las necesidades del tráfico entre los puntos terminales de los territorios argentino y español. Las frecuencias con que operen las Empresas aéreas designadas por las Partes contratantes para proveer este servicio serán acordadas entre ellas y tomarán en cuenta la capacidad de los aviones a utilizar.

b) Las Empresas aéreas de ambas Partes contratantes deberán tomar en consideración, en los recorridos comunes, sus mutuos intereses, a fin de no afectarlos indebidamente.

c) El volumen del tráfico a que dé lugar la realización de los servicios ofrecidos y previstos en los Planes de este Anejo, cuando operen sobre la misma ruta, deberá ser dividido en proporciones iguales entre las Empresas aéreas designadas de las dos Partes contratantes. Cuando no se siga la misma ruta, las autoridades aeronáuticas de ambas Partes contratantes deberán acordar los servicios que se deben proveer por cada Empresa o Empresas, de modo a satisfacer el principio que entre las Empresas aéreas designadas de las dos Partes contratantes, se transporte por iguales partes todo el tráfico existente entre Argentina y España.

d) Los servicios a proveer en las extensiones del tráfico deberán ser acordados provisional e inicialmente por un período de seis meses entre las respectivas Empresas aéreas de las dos Partes contratantes, antes de la inauguración de los servicios sobre la base de una igualdad de tratamiento, teniendo en cuenta los Convenios que cualquiera de las Partes contratantes haya suscrito o suscribiere con otros Estados. Posteriormente, de tiempo en tiempo, estos servicios serán considerados entre las Empresas aéreas designadas de las Partes contratantes a la luz de la experiencia, con intervención de las respectivas autoridades aeronáuticas. En caso de no haber Convenios a los cuales hacer referencia, se tendrán en cuenta los requisitos mencionados en el párrafo V de este Anejo.

e) La Empresa o Empresas aéreas designadas por cada una de las Partes contratantes deberá acordar, al comienzo de los servicios, el factor carga o asientos que se adopten para determinar la frecuencia con que deba ser operado ese servicio sobre cada ruta. Ese acuerdo, así como los que sucesivamente se adopten modificando esos factores o frecuencias, deberá ser sometido a la aprobación o modificación de las autoridades aeronáuticas respectivas.

f) Para atender las necesidades de un tráfico imprevisto o transitorio, las Empresas aéreas designadas deberán acordar entre ellas lo necesario y suficiente para afrontar ese incremento transitorio de tráfico, tanto como sea necesario. Los aumentos de servicio así acordados deben ser comunicados a las respectivas autoridades aeronáuticas, las cuales podrán confirmarlos o modificarlos.

#### IV

Cuando una de las Partes contratantes no pueda transportar toda o parte de la oferta de tráfico a que está autorizada por los párrafos precedentes, puede arreglar con la otra Parte contratante la forma de atender todas las necesidades del tráfico y oferta excedente, de acuerdo con lo anteriormente establecido. No obstante, será condición de todos esos acuerdos que si la primera Parte contratante desea en cualquier tiempo comenzar a operar o aumentar sus servicios dentro del volumen a que está autorizada por el artículo III, inciso c) de este Anejo, la Empresa o Empresas aéreas de la otra Parte contratante debe retirar la parte correspondiente a todo el volumen adicional con la cual esté o estén operando.

#### V

Si una Empresa aérea de una de las Partes contratantes desea dejar o levantar en el territorio de la otra Parte contratante tráfico embarcado en, o destinado a territorio de terceros Estados, y la otra Parte contratante está dispuesta a llevar tal tráfico, ambas Partes contratantes deben iniciar consulta con los otros Estados afectados para arreglar los ajustes de capacidad que deben ser hechos en las correspondientes escalas de la ruta. Estas consultas sólo podrán ser iniciadas en los casos en que esas gestiones no sean incompatibles con

las disposiciones de otros Acuerdos que cualquiera de las Partes contratantes haya concluido; y la ejecución de cualquier derecho obtenido en aquel caso, así como cualquier ajuste sobre capacidad o servicios que sean su consecuencia, deberá ser gobernado por:

- a) Las disposiciones del párrafo III de este Anejo.
- b) Las necesidades del transporte aéreo de los territorios interesados, juzgados en relación con las conveniencias y necesidades públicas.
- c) La adecuación con otros servicios de transporte aéreo dentro y entre los territorios afectados, o sea el tráfico regional local.
- d) Las exigencias de una explotación económica.

## VI

Al tráfico internacional de pasajeros, carga y correo que pueda ser tomado entre España y Argentina o viceversa, por Empresas nacionales de terceros países que tengan concedido por España y Argentina el derecho de transportar tal tráfico le serán aplicables las disposiciones de división de tráfico consignadas en este Anejo.

## VII

a) Las tarifas serán fijadas a tasas razonables, teniendo en cuenta particularmente la economía de la explotación, una ganancia normal, diferencias de características de servicios (tales como velocidad y confort), y las tarifas cobradas por otras Empresas aéreas que operen en todo o en parte de la ruta. A esos efectos, se tendrán presentes las recomendaciones de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (I. A. T. A.).

b) Las tarifas que se cobren por tráfico levantado o dejado en las escalas de una ruta (que no sea el destinado hacia o embarcado en el territorio de una de las Partes contratantes, y cuyo transporte haya sido autorizado por el Gobierno del país o de los países intermedios, sobre su propia cuota, a la Empresa o Empresas aéreas de la otra Parte contratante), no pueden ser inferiores a las tarifas que por el mismo tráfico se apliquen por los servicios regionales o locales del correspondiente sector de la ruta.

c) Las Empresas aéreas designadas por cada Parte contratante deberán acordar en primera instancia, previa consulta con las otras Empresas aéreas que operen sobre la respectiva ruta o cualquier sección de ella, las tarifas que deben ser cobradas. Cualquier tarifa así acordada debe ser sometida a la aprobación de las autoridades aeronáuticas de las respectivas Partes contratantes. En caso de desacuerdo entre las Empresas aéreas designadas, las autoridades aeronáuticas de las Partes contratantes deben procurar llegar a un acuerdo entre ellas, y si no llegan a un entendimiento, se seguirá el procedimiento previsto en el artículo XII del Convenio.

## VIII

a) Toda ruptura de carga justificable por razones de economía de explotación, será admitida en cualquier escala de las rutas mencionadas en los Planes de este Anejo.

b) No obstante, ninguna ruptura de carga podrá efectuarse en los territorios de una u otra de las Partes contratantes, cuando ella modifique las características de la explotación de un servicio de largo recorrido o sea incompatible con los principios enunciados en el presente Convenio y su Anejo, y particularmente en el párrafo III del mencionado Anejo.

## IX

a) Toda modificación de los servicios aéreos mencionados en los Planes de este Anejo que afecte el trazado de la ruta establecida sobre otros territorios que los de las Partes contratantes, no será considerada como una modificación al Anejo. Las autoridades aeronáuticas de cada Parte contratante pueden, en consecuencia, proceder unilateralmente a tal modificación, pero deben comunicarla sin demora a las autoridades aeronáuticas de la otra Parte contratante.

b) Si estas autoridades estiman, en relación con los principios enunciados en el párrafo III de este Anejo, que los intereses de sus Empresas aéreas nacionales son afectados por el tráfico que haga una Empresa aérea de la primera Parte contratante con un nuevo punto de un tercer país, las autoridades de las dos Partes contratantes deberán consultarse a fin de llegar a un acuerdo satisfactorio.

## X

a) A partir de la entrada en vigor del presente Convenio, las autoridades aeronáuticas de las dos Partes contratantes deberán comunicarse, tan rápidamente como sea posible, las informaciones que conciernen a las autorizaciones dadas a la Empresa o Empresas aéreas designadas de su parte para explotar las rutas mencionadas en los Planes de este Anejo, o tracción de esas rutas. Estas informaciones deben incluir copias de las autorizaciones acordadas, sus modificaciones y demás documentos anejos.

b) Las autoridades aeronáuticas de ambas Partes contratantes se comunicarán respectivamente, ocho días antes de la efectiva puesta en explotación de sus concesiones respectivas, los siguientes datos: horarios, tarifas, frecuencias y tipos de las aeronaves utilizadas en sus servicios. Será igualmente comunicada toda modificación en los citados datos.

## XI

Las Administraciones Postales de ambas Partes contratantes se pondrán de acuerdo para el transporte postal por vía aérea dentro del marco de los Convenios internacionales vigentes sobre la materia.

## XII

Cada Empresa aérea designada, a reserva de autorización por la autoridad aeronáutica territorial competente, podrá mantener en el aeropuerto de la otra Parte contratante su propio personal técnico y administrativo.

## XIII

Mientras subsista la exigencia de visado para la admisión de extranjeros en los dos países, las tripulaciones inscritas en el manifiesto de a bordo de las aeronaves, de los dos países afectadas a los servicios acordados, quedarán exentas del visado obligatorio. Deberán estar en posesión de un pasaporte válido a su nombre, y de un documento de identidad expedido por la Empresa de transporte aéreo en la cual prestan sus servicios.

## XIV

Si cualquier Parte contratante concede a alguna otra Empresa aérea derechos o condiciones más favorables que aquellos acordados en este Convenio y su Anejo a la Empresa o Empresas aéreas designadas de la otra Parte contratante, la Parte contratante en cuestión concederá de inmediato a la Empresa o Empresas aéreas designadas de la otra, derechos no menos favorables que aquellos concedidos a la Empresa aérea en cuestión. Esta disposición es sin perjuicio de lo establecido en el artículo III, inciso b) del Convenio.

## Planes de rutas

### A) Tráfico argentino

a) De cualquier aeropuerto internacional argentino a cualquier aeropuerto internacional español, y viceversa, en tránsito o como final de viaje por la ruta de: Río de Janeiro-Natal-Dakar o Isla de la Sal (Cabo Verde)-Villa Cisneros (Río de Oro)-Gando (Gran Canaria).

b) De cualquier aeropuerto internacional argentino a cualquier aeropuerto internacional español, y viceversa, en tránsito o como final de viaje, por la ruta de: Río de Janeiro-Natal-Dakar o Isla de la Sal (Cabo Verde)-Villa Cisneros (Río de Oro)-Lisboa.

### B) Tráfico español

De cualquier aeropuerto internacional español a cualquier aeropuerto internacional argentino, y viceversa, en tránsito o como final de viaje, por la ruta de Dakar o Isla de la Sal (Cabo Verde)-Natal-Río de Janeiro-Montevideo.

POR TANTO, habiendo visto y examinado los diecisiete artículos que integran dicho Convenio, así como los catorce de su Anejo y los dos Planes de rutas, oída la Comisión de Tratados de las Cortes Españolas, en cumplimiento de lo prevenido en el artículo 14 de la Ley orgánica, vengo en aprobar y ratificar cuanto en ellos se dispone, como en virtud del presente lo apruebo y ratifico, prometiendo cumplimiento, observarlo y hacer que se cumpla y observe puntualmente en todas sus partes, a cuyo fin, para su mayor validación y firmeza,

MANDO expedir este Instrumento de Ratificación firmado por Mi, debidamente sellado y refrendado por el infrascrito Ministro de Asuntos Exteriores.

Dado en Madrid, a diecisiete de junio de mil novecientos cuarenta y siete.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Asuntos Exteriores,  
ALBERTO MARTIN ARTAJO

**RATIFICACION del Convenio entre el Gobierno español y el Gobierno portugués relativo a servicios aéreos civiles, firmado en Lisboa el 31 de marzo de 1947.**

FRANCISCO FRANCO BAHAMONDE

JEFE DEL ESTADO ESPAÑOL,  
GENERALÍSIMO DE LOS EJÉRCITOS NACIONALES

POR CUANTO el día 31 de marzo de 1947 los Plenipotenciarios españoles nombrados en buena y debida forma al efecto firmaron en Lisboa, juntamente con el Ministro de Negocios Extranjeros de Portugal en nombre de dicho Gobierno, un «Convenio entre el Gobierno español y el Gobierno portugués relativo a servicios aéreos civiles», estableciendo las normas sobre transporte aéreo comercial entre territorios de ambos países o a través de los mismos, cuyo texto certificado se inserta seguidamente:

**CONVENIO**

**entre el Gobierno español y el Gobierno portugués relativo a servicios aéreos civiles**

El Gobierno español y el Gobierno portugués, animados por el deseo de facilitar los transportes aéreos civiles entre los dos países que permitan afianzar, mediante una comunicación rápida, los vínculos amistosos y la íntima relación existentes tradicionalmente entre los pueblos español y portugués, y considerando el «Tipo Uniforme de Acuerdo sobre rutas aéreas provisionales» formulado en la Recomendación VIII del Acta Final de la Conferencia Internacional de Aviación Civil firmada en Chicago el 7 de diciembre de 1944, han concluido el siguiente Convenio:

**Artículo I.**

Cada Alta Parte contratante concede a la otra los derechos especificados en el Anejo a este Convenio, al objeto de establecer las líneas aéreas civiles internacionales descritas en dicho Anejo (de aquí en adelante llamadas «líneas acordadas»), pudiendo ser inauguradas estas líneas inmediatamente o en fecha posterior, a voluntad de la Parte contratante a la cual son concedidos los derechos.

**Artículo II**

a) Cada una de las líneas acordadas podrá ser puesta en explotación tan pronto como la Parte contratante a la cual ha sido concedido por el artículo I el derecho de designar una o varias Empresas de navegación aérea para la línea o líneas especificadas, haya autorizado a una Empresa a explotar dicha línea o líneas, y la Parte contratante que confiera el derecho estará obligada, a reserva de lo dispuesto en el artículo VII del presente Convenio, a otorgar sin demora los permisos pertinentes a la o las Empresas designadas.

b) Antes de ser autorizadas a comenzar las líneas acordadas, la Empresa o Empresas aéreas designadas por una de las Partes contratantes podrán ser requeridas para que presenten ante las autoridades aeronáuticas competentes de la otra Parte contratante los justificantes de que están capacitadas para cumplir las condiciones prescritas por las Leyes y Reglamentos normalmente aplicados por estas autoridades a las demás líneas aerocomerciales internacionales regulares.

**Artículo III**

Los derechos de explotación que hubieran podido ser concedidos con anterioridad por cualquiera de las Partes contratantes a un tercer Estado o a una Empresa de navegación aérea, quedarán en vigor de conformidad con los términos según los cuales hubiesen sido otorgados.

**Artículo IV**

A fin de evitar las prácticas discriminatorias y asegurar la igualdad de trato, queda convenido:

a) Cada una de las Altas Partes contratantes podrá imponer o permitir que sean impuestas tasas justas y razonables por la utilización de los aeropuertos y otras facilidades, si bien dichas tasas y otras exacciones no deberán ser más elevadas que aquellas que pagarían por la utilización de estos aeropuertos y facilidades los aviones nacionales que participen en líneas internacionales similares.

b) Los carburantes y lubricantes a bordo de las aeronaves de una Parte contratante y las piezas de recambio, equipos y material en general que una Parte contratante o sus nacionales introduzcan en el territorio de la otra Parte para el uso exclusivo de las aeronaves de la primera que deban realizar las líneas acordadas, recibirán de la segunda un tratamiento no menos favorable que el concedido a las Empresas aéreas nacionales u otras extranjeras con respecto a derechos de aduana, tasas de inspección u otros gravámenes nacionales.

c) Las aeronaves de las líneas acordadas, los stocks de carburantes, lubricantes, piezas de recambio, equipo normal y provisiones de a bordo que lleven a bordo de las aeronaves civiles de las Empresas de navegación aérea de las Partes contratantes, autorizadas para explotar las líneas acordadas, estarán exentos, al llegar al territorio de la otra Parte contratante o al salir del mismo, de derechos de aduana, tasas de inspección o gravámenes similares, aun cuando dichas aeronaves los utilicen o consuman en el curso de vuelos efectuados sobre dicho territorio.

d) Las mercancías así exentas no podrán ser desembarcadas sino con el consentimiento de las autoridades aduaneras de la otra Parte contratante. Deberán ser reexportadas y guardadas hasta su reexportación bajo el control de dichas autoridades, pero sin que dicho control afecte a su disponibilidad.

**Artículo V**

Los certificados de aeronavegabilidad, los de aptitud y las licencias concedidas o reconocidas válidas por una de las Partes contratantes, siempre que no estén caducados, serán reconocidos como válidos por la otra Parte contratante, a efectos de explotación de las líneas acordadas. No obstante, cada Parte contratante se reserva el derecho, por lo que respecta al sobresuelo de su propio territorio, de no reconocer como válidos los certificados de aptitud y licencias otorgadas a sus propios súbditos por otro Estado.

**Artículo VI**

a) Las Leyes y Reglamentos de una Parte contratante relativos a la entrada, permanencia o salida de su territorio de aeronaves que efectúen navegación aérea internacional, así como los relativos a la explotación, maniobra y a la navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentren dentro de los límites del referido territorio, deberán ser observados por las aeronaves de la otra Parte contratante.

b) Las Leyes y Reglamentos de una Parte contratante referentes a la entrada en su territorio o a la salida del mismo por los pasajeros, tripulación o mercancías transportados por las aeronaves, tales como los Reglamentos relativos a policía, admisión, despacho, migración, pasaportes, aduanas y sanidad; deberán ser observados por dichos pasajeros, dicha tripulación y los remitentes o consignatarios de dichas mercancías directamente o por la persona que actúe en su nombre y por su cuenta, a la entrada y salida del territorio de la mencionada Parte contratante o durante su permanencia dentro de los límites del mismo.

**Artículo VII**

Cada Parte contratante se reserva el derecho de denegar o revocar a una Empresa de la otra Parte contratante la autorización a que se refiere el artículo II del presente Convenio, cuando no esté convencida de que la propiedad sustan-